

Leserbrief

# Einspruch!

**Keinen Handlungsbedarf bezüglich der neuen Verladeempfehlungen für Kurzholztransporte (s. F&T 11 und 12/2006, 7/2007) sieht Hans Huttner.**

Seit über 40 Jahren ist kein einziger schwerer Unfall bekannt, der durch ungenügende Ladungssicherung von Rundholz verursacht worden wäre. Deshalb besteht absolut kein Handlungsbedarf, die bewährten Lade- und Sicherungsmethoden zu ändern. Es werden immer wieder unlautere Fotos gezeigt, wo ein Holzzug zu schnell in eine Kurve fuhr, umkippte und nachträglich Holz verstreut auf der Fahrbahn liegt. Solche Unfälle haben nichts mit unzureichender Ladungssicherung (Lasi) zu tun. Im Gutachten von Prof. Podzuweit werden mehrere Bilder des Unfalls vom 28. 12. 2003 auf der A8 bei Weyarn gezeigt. Hier handelte es sich eben um solch einen Umsturzunfall, den ein junger, unerfahrener Fahrer der Firma Unterer aus Österreich in der Autobahnauffahrt verursacht hat.

## Das Spiel der Versicherer

1997 brachte der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) ein Handbuch zur Information über richtige Ladungssicherung heraus. Diese Initiative war sehr lobenswert, aber das Problem begann damit, dass der GDV Herrn Schieder mit der Aufgabe beauftragte. Herr Schieder zeichnete in Abbildungen von Kurzholzzügen Schutzwände und Netze ein. Die Branche lachte. Durch die Informationsmacht des GDV sind wir nun nach 10 Jahren tatsächlich bei Schutzwänden und Netzen angelangt. Das Handbuch fand weite Verbreitung, fast jede Polizeidienststelle bekam eines geschenkt, und in der Hand der Polizei werden diese Ideen wie feststehende Gesetze behandelt. In Polizeischulen tritt er als Lasi-Sachverständiger auf, hält Vorträge und wird nicht müde von großen Gefahren zu sprechen, die von Rundholztransporten ausgehen. Besonders verwerflich ist dieses Vorgehen, nachdem in der Branche keine Gefährdungssig-

nifikanz bekannt ist und auch die Versicherer eine solche nicht nachweisen können. Schieder behauptet in seinen Vorträgen, man sieht deshalb nie ein Rundholz neben der Straße liegen, weil die Holzzüge alle über einen Ladekran verfügen und das laufend verlorene Holz sofort wieder aufladen.

Bedauerlich ist, dass sich Herr Garz von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung (BFG) von Herrn Schieder anstecken lassen. Bei der Presseerklärung vom 1. 12. 2005 in Hamburg wies Herr Garz darauf hin, dass sich die BGF schon vor fünf Jahren mit der Ladungssicherung von Langholz beschäftigt hat und deshalb jetzt das Unfallgeschehen gegen Null laufe. Diese Behauptung ist eine Unverschämtheit. Herr Garz, das Unfallgeschehen war vorher Null und ist jetzt Null!

Herr Schieder konnte Herrn Garz zur Zusammenarbeit gewinnen und gemeinsam wollten Sie nun dem deutschen Holztransport ihre Sicherheitsvorstellungen verpassen. Als erstes gaben Sie bei Prof. Podzuweit ein Gutachten in Auftrag. Die Ausarbeitung umfasste dann 116 Seiten plus Anlagen und erschien den Versicherern wohl unanfechtbar. Bewaffnet mit diesem Auftragsgutachten wurden die Partner des gegründeten Arbeitskreises (AGB, BdHG usw.) an die Wand gespielt. Bei der von BGF und GDV am 1. 12. 2005 in Hamburg gemeinsam gegebenen Presseerklärung kam dies eindeutig zum Vorschein. Der Text der Veröffentlichung wurde nicht mit den andern „Partnern“ abgesprochen. Der Vorsitzende des Arbeitskreises, Herr Gehring, wollte noch die Bedenken der Praxis vortragen, aber nach dem zweiten Satz ist ihm Herr Schieder ins Wort gefallen, hat die Tagung für beendet erklärt und die Journalisten zum Buffet gebeten. In die sich auflösende Versammlung hat der Holzhändler und Fuhrunternehmer Witte noch gerufen, dass der BdHG die einsei-

tige Erklärung von BGF und GDV nicht mitträgt. Das war der Eklat von Hamburg. Die lange Latte von mitwirkenden Vereinen auf der „gemeinsamen“ Veröffentlichung hatte BDF und GDV nötig zur Durchsetzung der eigenen Ideen.

Natürlich müssen die Transporte sicher sein, aber v. a. liegt das Interesse bei den Unterstützern in einem Konsens der Vorschriftenlage, so dass die Transporte störungsfrei laufen können.

Zum GDV, dem Dachverband der Versicherer, ist zu sagen, dass dieser immer wieder Forschungsaufträge vergibt, mit dem Ziel Unfallzahlen zu reduzieren, so z. B. zum ABS für Motorräder oder über ESP für Pkw. Wären alle Pkw mit ESP ausgestattet, könnten statistisch gesehen in Deutschland die Getöteten im Straßenverkehr um 800 reduziert werden. Bei den Holztransporten ist leider kein positiver Effekt zu erwarten, denn weniger als Null Getötete kann es nicht geben. Das vom GDV gegebene Geld wurde somit schlecht investiert.

Um Herrn Schieder besser einschätzen zu können, möchte ich noch eine Episode aus dem DEKRA-Symposium vom 13. 10. 2005 in Neumünster erzählen. Nach dem gemeinsamen Vortrag der Herren Schieder und Garz über die Gefährlichkeit der Rundholztransporte, stellt Herr Alexander Berg von der DEKRA die Frage, warum der Reibwert von nassen Fichtenstämmen höher ist, als von trockenen und hoffte, dass im Saal vielleicht jemand sitzt, der diese Unlogik erklären kann. Da greift Herr Schieder zum Mikrofon und erklärt: Das ist doch klar, ein nasses T-Shirt geht doch auch schwerer vom Leib als ein trockenes. Gelächter im Saal. Ich kenne Herrn Schieder seit vielen Jahren und mein Eindruck ist immer der gleiche – es geht ihm um die reine Show und eitle Selbstdarstellung.

Der GDV geriet in den letzten Jahren immer wieder in Kritik, u. a. auch vom ADAC, wenn berechtigte Ansprüche von Versicherten durch hauseigene Rechtsanwälte abgewiesen wurden. Die Versicherer haben keine Rechtsgrundlage, von sich aus als Ordnungsmacht in den Straßenverkehr einzugreifen. Die neuen Verladeempfehlungen sind und bleiben *Empfehlungen*. Sie stellen nur autonome Normen dar zwischen Versicherungsgeber und -nehmer und dürfen keinen Einfluss auf die Verkehrsüberwachung

haben. Wäre eine echte Gefährdung der Allgemeinheit vorhanden, dann hätte die Berufsgenossenschaft auf vorgekommene, schwere Unfälle verwiesen und hätte mit sofortiger Wirkung eine Nachrüstung von Schutzwänden etc. gefordert, *ohne* Übergangsfrist.

Die neuen Verladeempfehlungen sind m. E. ein plumper Versuch von Schieder und Garz, ihre überzogenen Lasi-Vorstellung über die Hintertüre quasi zum Gesetz zu erheben. Folgt die Branche den neuen Empfehlungen, dann schafft sie sich selbst einen neuen Stand der Technik, den sie nicht haben will und für unnötig hält. Vor dieser Gefahr möchte ich warnen.

### **Maßgebend ist VDI-2700**

Kommt es zu Streitigkeiten vor Gericht, wird die Richtlinie zur Ladungssicherung VDI-2700 herangezogen. VDI bedeutet Verein Deutscher Ingenieure e.V. Dieser Verein gibt bei Bedarf immer wieder neue, technische Normen zu unterschiedlichen Themen heraus. Die Versicherer haben dort eine starke Stimme, aber sie entscheiden nicht alleine und das ist der gravierende Unterschied. Schieder und Garz war es offensichtlich zu mühsam ein Fachgremium vom VDI von ihren Ideen zu überzeugen.

Die letzte Neufassung der VDI-2700 erschien im November 2004. Dort hätten sich die Versicherer einbringen können. Entweder haben sie einen Termin verschlafen oder konnten sich nicht durchsetzen.

In Zeiten des offenen, europäischen Binnenmarktes und der Globalisierung müssen technische Normen angeglichen werden und extreme Einzelgänge sind zu vermeiden. Den Schieder-Ideen räume ich auf europäischer Ebene keine Chance ein. Dort spricht man immer mehr von den „Best Practice Guidelines“ und hat erkannt, dass man mehr den praktischen Erfahrungen der Fachleute vertrauen kann. Wenn wir jeden technischen Meinungsunterschied Sachverständigen zur Entscheidung vorlegen, dann können wir in Deutschland bald keine Arbeit mehr verrichten und brauchen ein Zertifikat für jede Schraube. Wir sind auf dem Weg vom technischen Vorreiter zur Außenseiterrolle. Eine Studie der EU-Kommission kommt zu dem Schluss, dass Fehler

bei der Lasi nur in 1,4 % ursächlich für einen Unfall sind (VKBl. 12/07). Die Lasi-Problematik wird von unserer Politik stark überhöht. Bei der Aufarbeitung des Windwurfholzes vom Orkan Kyrill kam es bis jetzt zu 9 tödlichen Arbeitsunfällen. Seit 40 Jahren in Deutschland hundert-millionenfach durchgeführten Holztransporten ist mir kein einziger tödlicher Unfall, ausgelöst durch verlorenes Rundholz, bekannt.

Wir in Deutschland sind gerade wieder dabei, weit übers Ziel hinauszuschießen. Schutzwände für Rundholztransport bei Anhängern sieht man in ganz Europa nicht, nicht in Amerika und Kanada und im Rest der Welt sowieso nicht. Solche Wände sind mit dem Verwendungszweck der Fahrzeuge unvereinbar und aus praktischer Erfahrung nicht notwendig, sonst hätten sie sich längst durchgesetzt.

### **Was noch alles mit uns?**

Seit zwei Jahren läuft die Diskussion über neue Lasi-Vorschriften für Rundholz. Wen man auch fragt, jeder bestätigt die völlige Problemlösung mit den üblichen Sicherheitsmaßnahmen von zwei Gurten mit Langhebelratsche je Holzstapel. Und jeder Fuhrmann, der gemischt lange Sortimente fährt hält die Handhabung dieser Wände für nicht praktikabel. Sie müssen in der Länge und in der Höhe (für die Kranverladung) verstellbar sein. Wie man die Verstellbarkeit löst, ob rein mechanisch oder hydraulisch, sind mit Kosten von 2 000 bis 5 000 € je Wand zu rechnen und bei der Nachrüstung, wo die Fahrgestellrahmen nach vorne verlängert werden müssen, noch erheblich mehr. Wegen des Nutzlastverlustes laufen jährliche Kosten von etwa 2 000 € pro Fahrzeug auf. Ebenso erhöht sich der Luftwiederstand v.a. bei Leerfahrten erheblich, was zu einem spürbar erhöhten Dieserverbrauch führen wird. Weitere Kosten entstehen durch die Zeitverzögerungen bei der Be- und Entladung und durch Reparaturen der zu erwartenden laufenden Beschädigungen. Wegen des geringen Sicherheitsfortschrittes zum momentanen Stand der Technik sind die Kosten unverträglich. Die Wirtschaftlichkeit wurde völlig außer Acht gelassen. Schnittholz steht im internationalen Wettbewerb und deshalb bewegen sich auch die Fuhrlohne für das Rundholz

auf unterstem Niveau. Die Branche trägt keine weiteren Belastungen!

Der 2-m-Holz-Transport wurde aufgrund der Schieder-Ideen (Netze bei Querverladung) weitgehend auf Längsverladung umgestellt. Fachleute haben sofort gewarnt: Vorsicht! Die kurzen, hohen Stapel sind gefährlicher als die Querverladung. Und deshalb sind wir jetzt bei den Schutzwänden angelangt. Das Problem beim 2-m-Holz ist vom GDV hausgemacht. Ich rate beim 2-m-Holz wieder zur Querverladung zurückzukehren und die erneute Umstellung der Fahrzeuge dem GDV in Rechnung zu stellen. Auch einzelne, hohl liegende Stämme waren nie ein Problem, da der Reibwert von Rindenholz höher als 0,5 ist und die max. Querbeschleunigung von 0,5 g den Stamm nicht verrutschen kann. Es sind auch keine neuen Erkenntnisse, dass auf Stahlpritschen Keilleisten erforderlich sind, oder dass 12 m lange Stapel durch Mittelrungen zu teilen sind. Das ist der Branche seit 20 Jahren bekannt. Nur hat eben mancher Fuhrmann seine eigenen Vorstellungen. Aber diese beiden Punkte könnte man festschreiben. Worauf die Polizei noch achten sollte sind die fehlenden Fahrer-Schutzwände bei Sattelzugmaschinen ohne Ladekran, die Auflieger ohne Schutzwände ziehen.

Fazit: Die neuen Verladeempfehlungen sind zu ignorieren. Man kann die nächsten Jahre mit einigen nun gebauten Schutzwänden Erfahrungen sammeln. Es kann der Branche aber nicht zugemutet werden, dass sie sich wie beim 2-m-Holz in das nächste Desaster stürzt. Der Termin 1.10.2007 wäre für solch eine weitreichende Veränderung sowieso viel zu kurz gesetzt. Unser Betrieb z. B. hat keine freie Kapazität bis zum Herbst 2008 und darüber hinaus wahrscheinlich auch noch nicht, um unnötige Wände zu bauen, die in zwei Jahren verbeult in der Ecke stehen.

Keiner soll sagen die Ladung hält bei normaler Fahrt, aber nicht bei Vollbremsung. In unserem dichten Straßenverkehr sind Vollbremsungen immer wieder notwendig. Und wenn die Ladungen hier nicht halten würden, dann hätten wir laufend Unfälle wegen heruntergefallenem Holz. Aber ich muss mich wiederholen, wir haben diese Unfälle nicht.

Dipl.-Ing. (FH) Hans Huttner